BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | GDYNIA, dnia 31 sierpnia 1932 | NR. 22

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — Redaktor Józef Kunert L. S. C.

Treść:



Sytuacja finansowa miasta Gdyni.

Z rozwojem portu gdyńskiego łączy się niewątpliwie jaknajściślej sprawa rozbudowy Gdyni jako miasta. Dwie te sprawy o równorzędnem nieomal znaczeniu dla realizacji zamierzeń naszej polityki morskiej nie zostały jednakże od samego początku równomiernie potraktowane. Budowa portu została postanowiona w drodze ustawodawczej, przez co stworzono prawne podstawy do finansowania tej budowy ze sum budżetowych Państwa. Nie wydano natomiast analogicznej ustawy o budowie miasta portowego.

Jesteśmy naocznymi świadkami nadzwyczajnych postępów i szybkości w rozbudowie portu i zarazem wspaniałych wyników jego eksploatacji. Za tym rozwojem powstawać musiało stopniowo miasto. Gmina, do niedawna jeszcze wiejska, nie dysponując absolutnie żadnymi środkami ani majątkiem, nie byłaby na podstawie własnych środków w możności zadośćuczynić wymaganiom, jakie szybko rozwijający się port wysuwał tak w zakresie mieszkań, aprowizacji, handlu, komunikacji, zdrowotności i wielu innych, niezbędnych dla pracy portu warunków. To też jedynem wyjściem dla miasta było budować się na kredyt.

Konieczność takiego rozwiązania problemu zrozumiał przedewszystkiem Rząd, który finansował rozbudowę Gdyni w najpoważniejszych rozmiarach w postaci kredytów ze Skarbu Państwa.

Oczywistą jest rzeczą, że wysokość zaciąganych pożyczek zarówno w Skarbie Państwa, jak i w prywatnych instytucjach bankowych oraz zagranicą przez miasto Gdynię, dojdzie do bardzo znacznych kwot, jeżeli się zważy, że w założeniu wszelkich inwestycji miejskich przyjęto zasadę przygotowania podstaw dla powstania conajmniej stutysięcznego miasta i że wszelkie inwestycje z konieczności rzeczy winny odpowiadać najnowszym wymaganiom europejskim, by godne reprezentować jedyne nasze miasto portowe. W związku z tem nasuwa się jednakże pytanie, czy zbytnie zadłużenie miasta nie będzie

w przyszłości groźne dla normalnego jego rozwoju i gospodarki komunalnej.

Aby na to pytanie odpowiedzieć, należy przedewszystkiem zbadać wartość majątku miejskiego, który powstał dopiero w ostatnim czasie, a do którego powstania przyczyniły się w przeważnej części zaciągnięte pożyczki.

Do dnia 1 kwietnia br. zainwestowało miasto Gdynia:

w Miejskie Zakłady Elektryczne	przeszło	3.300.000 zł
w Zakład Wodociągów i Kanalizacji	przeszło	9.300.000 zł
w Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne	przeszło	2.100.000 zł
w domy czynszowe	przeszło	3.400.000 zł
w budynki użyteczności publicznej i administracyjne	przeszło	1.750.000 zł
na kapitał zakładowy Komunalnej Kasy Oszczędności	przeszło	300.000 zł
w Betoniarnię Miejską	przeszło	220.000 zł
w Zakład Oczyszczania Miasta	przeszło	80.000 zł
w ruchomości	przeszło	500.000 zł

(Cyfry podaje się w zaokrągleniu).

Stworzony w ten sposób majątek miejski wynosi w przybliżeniu 21 miljonów złotych. Uwzględnić tu należy jeszcze grunta, zakupione przez gminę miejską dla celów rozbudowy tak z rąk prywatnych jakoteż od Skarbu Państwa, co szczególnie miało miejsce na bardzo korzystnych warunkach w ostatnich miesiącach. Grunty te, oszacowane bardzo nisko, przedstawiają wartość z górą 25 miljonów. Dzisiejsza zatem wartość majątku miejskiego wynosi już z górą 46 miljonów zł. Niezależnie od gruntów już posiadanych otrzyma miasto w niedługim czasie na własność dwa majątki państwowe (Witomino i Redłowo), leżące w strefie interesów budowlanych miasta. Ponadto wydało miasto dotychczas na budowę dróg około 11 miljonów złotych, z czego około 10 miljonów stanowią należności zwrotne od adjacentów.

Stosunkowo nieznaczną tylko część, dotychczas poniesionych przez miasto wydatków na stworzenie własnego majątku, pokryto z wpływów budżetu zwyczajnego, tj. podatków, dochodów z przedsiębiorstw, dochodów administracyjnych i subwencyj bezzwrotnych, udzielanych przez Państwo. Począwszy od roku 1926 wpływy te wynoszą w przybliżeniu około 12.700.000 złotych. Szczególnie niewielkie są jeszcze wpływy z podatków miejskich. Wynosiły one np. w latach budżetowych:

1929/30	około	874.000 zł
1930/31	około	1.400.000 zł
1931/32	około	900.000 zł

Ponieważ wpływy z budżetu zwyczajnego przeznaczone były w pierwszym rzędzie na administrację miejską, a po części i obsługę pożyczek, nie mogły one w poważniejszym stopniu podnieść zdolności inwestycyjnej miasta.

Dopiero na tle powyższych danych znajduje uzasadnienie swoje wysokość zadłużenia miasta Gdyni, które na dzień 1 września br. wynosi przeszło 42.200.000 zł. Najważniejsze pozycje zadłużenia przedstawiają się następująco:

pożyczki długoterminowe . . . . 24.000.000 zł
pożyczki krótkoterminowe będące w trakcie skonwertowania na długoterminowe . . . . . . 5.700.000 zł
pożyczki krótkoterminowe . . . . 2.600.000 zł
weksle redyskontowane w B. G. K. . . . . 2.400.000 zł
weksle w obiegu . . . . 1.700.000 zł
rachunki otwarte . . . . 1.000.000 zł
przejęta przez Skarb Państwa spłata anuitetów od pożyczek w B. G. K. . . . . 4.800.000 zł

(Cyfry podane w zaokrągleniu).

Aczkolwiek zadłużenie to w porównaniu z ogólną wartością majątku miejskiego i należnościami od adjacentów za urządzenie ulic nie przedstawia się zbyt zatrważająco, niemniej jednak nie mogłoby miasto zadłużenia swego obsługiwać na podstawie własnych dochodów, które, jak widzieliśmy, są nieznaczne. To też punkt ciężkości poruszanego tu zagadnienia leży przedwszystkiem w uzyskaniu przez miasto takich warunków i pomocy, któreby zapewniły regularną obsługę zadłużenia i amortyzację, bez narażenia bezpieczeństwa udzielanych miastu pożyczek i zatrzymania dalszego rozwoju miasta.

Jeżeli chodzi o politykę, jaką w tym względzie wprowadziły czynniki, odpowiedzialne za administrację miasta, stwierdzić można, że szczególnie intensywne w odnośnym kierunku starania prowadził pierwszy Komisarz Rządu miasta Gdyni p. Z. Zabierzowski. Polityka Komisarjatu Rządu wyrażała się w zapewnieniu miastu dopływu dalszych kredytów na cele inwestycyjne i amortyzację długów, następnie w zabiegach o skonwertowanie pożyczek z krótkoterminowych na długoterminowe, w zmniejszeniu otwartych długów, szczególnie wekslowych i w zabiegach o przerzucenie ciężaru obsługi pożyczek na Skarb Państwa.

Wszystkie te usiłowania zostały uwieńczone pozytywnemi wynikami. W czasie od 1 lipca 1931 roku do końca czerwca roku bieżącego uzyskało miasto z górą 12 miljonów złotych nowych kredytów, w czem najważniejszą pozycję stanowią pożyczki Banku Gospodarstwa Krajowego tak w gotówce, jakoteż w postaci redyskonta weksli i pożyczka z Banku Zachodniego w Warszawie, udzielona za poręką Skarbu Państwa. Rezultatem tych zabiegów jest również uchwała Rady Ministrów z dnia 22 marca br., która dla sytuacji finansowej miasta Gdyni stanowi zasadnicze uregulowanie.

Uchwałą tą Rada Ministrów upoważniła Prezesa Rady do wydania zarządzenia, zamierzającego doześrodkowania w Prezydjum Rady Ministrów prac nad ogólnym planem dalszej rozbudowy miasta Gdyni i stworzenia podstaw dla wykonania tego planu, a to ze względu na wyjątkowe znaczenie tych spraw dla całokształtu gospodarstwa narodowego.

Następnie upoważniła Rada Ministrów Ministra Skarbu do udzielenia za zobowiązania miasta Gdyni gwarancji Skarbu Państwa do wysokości złotych 5 miljonów — względnie równowartość w walutach obcych, oraz do wstawiania do budżetów odpowiednich Ministerstw, począwszy od roku budżetowego 1933/34, kwot odpowiada-

jących spłacie zaciągniętych długów tak w kapitale, jak i w odsetkach, o ile nie znajdują one pokrycia w budżecie miasta.

Wreszcie wezwała Rada Ministrów Ministra Skarbu do przeprowadzenia odroczenia na jeden rok wszelkich spłat rat amortyzacyjnych i procentów w Banku Gospodarstwa Krajowego, anulowania kar za zwłokę i procentów od procentów w Banku Gospodarstwa Krajowego i skonwertowania długów krótkoterminowych miasta Gdyni w Banku Gospodarstwa Krajowego na długoterminowe.

Omawiana tu uchwała posiada również dalsze doniosłe znaczenie dla gospodarki miasta Gdyni, gdyż poleca opracowanie ustawy o nadaniu miastu na własność gruntów państwowych, leżących w sferze interesów budowlanych miasta i przewiduje udzielanie miastu koncesyj rentownych, np. wodociągowych na terenie miasta i portu, budowy i eksploatacji składów wolnocłowych itp.

Należy tu wyjaśnić, że udzielona na podstawie tej uchwały gwarancja Skarbu Państwa, w wysokości 5 miljonów złotych użytą została na zabezpieczenie wzmiankowanej już wyżej pożyczki Banku Zachodniego 2 miljony oraz na otwarcie redyskonta w B. G. K. na wykup weksli.

Dzięki tej pomocy została kwestja weksli, które w tak poważnej mierze obciążały administrację miejską i utrudniały normalną pracę całemu szeregowi firm gdyńskich, załatwiona bardzo pomyślnie. Pozostałą ilość weksli w wysokości około 1 miljona zł będzie mogło miasto spłacać stopniowo bez większych trudności.

W trudnej sytuacji, w jakiej się znalazło miasto na skutek pogłębiającego się kryzysu i pozostającego w związku z tem zmniejszenia wpływów podatkowych, pierwszorzędne znaczenie dla gospodarki finansowej posiada uzyskane na podstawie omawianej uchwały moratorjum rat amortyzacyjnych i procentów od pożyczek uzyskanych w B. G. K. Zobowiązania z tego tytułu wynoszą za bieżący rok budżetowy około 300.000 złotych. Dalsze skonwertowanie pożyczek krótkoterminowych (około 5.700.000 zł) na długoterminowe przyczyni się także do ułatwienia sytuacji finansowej miasta.

W końcu postanowione wstawienie do budżetów państwowych kwot, potrzebnych na spłatę i oprocentowanie zaciągniętych pożyczek, rozwiązuje Gdyni definitywnie ręce w jej gospodarce finansowej. Daje to miastu możność spokojnej i planowej pracy na przyszłość, zabezpiecza je przed niebezpieczeństwem, jakieby na tle specjalnych chwilowych trudności finansowych mogły miastu zagrażać.

Sytuację finansową miasta Gdyni, z punktu widzenia jej zadłużenia, w chwili obecnej uważać należy za uporządkowaną i to w sensie korzystnym dla miasta. Otwartą natomiast pozostaje sprawa dalszego wykonania planu inwestycyjnego miasta, w którym na pierwszy plan wysuwa się budowa szpitali, hali targowej, rzeźni miejskiej, szkół, instytucyj opieki społecznej, domów administracyjnych, dalszej rozbudowy dróg, wodociągów itp., z czem łączy się konieczność uzyskania niezbędnych nowych kredytów. Starania o nie, ze względu na dzisiejszą sytuację gospodarczą Państwa, z konieczności rzeczy, muszą wyjść na zewnątrz celem poszukiwania kredytów zagranicznych. Pożądanem byłoby przeto, aby odnośne usiłowania zarządu miasta spotkały się z zasadniczem, przychylnem poparciem całej polskiej opinji publicznej, potrzebnem do wzbudzenia zagranicą zaufania dla doniosłych poczynań naszej polityki morskiej.

J. K.

Kampanja niemiecka przeciw Gdyni.

Ostatnio niektóre firmy spedycyjne hamburskie rozesłały w języku niemieckim następujący okólnik do przedsiębiorstw eksportowych i importowych w Polsce:

> „Praktyka wykazała, że urządzenia i możliwości przeładunkowe w porcie gdyńskim są niewystarczające, aby zaspokoić potrzeby eksportu. W ostatnich tygodniach zdarzało się, że większe przesyłki eksportowe, które wysłane były jako przesyłki pospieszne przez Gdynię, musiały pozostać w porcie z powodu niewystarczających możliwości przeładunkowych.
>
> Z tych to powodów powstały wielkie straty dla przedsiębiorstw przemysłowych polskich, ponieważ nie można było towaru dostarczyć na termin.
>
> Szerokie koła handlowe w Polsce przekonały się już. że znacznie korzystniej jest przesyłać towary przez Hamburg. gdzie załadunki na statki odbywają się szybko i regularnie“.

Niezależnie od tego okólnika w prasie niemieckiej od pewnego czasu zaczęły pojawiać się notatki o rzekomych trudnościach przeładunkowych w Gdyni przy imporcie bawełny.

Należy stwierdzić, że twierdzenia te są tendencyjne i wręcz fałszywe. Głównym powodem propagandy anty-gdyńskiej jest zapewne to, że bawełna i wysokowartościowa drobnica, które dotychczas szły do Polski wyłącznie przez porty niemieckie, kierują się obecnie w coraz większych ilościach na Gdynię. I tak w tym roku już ponad 50% całego polskiego importu bawełny przeszło przez Gdynię.

Od kilku miesięcy zgórą 2000 ton bawełny miesięcznie nadchodzi do Gdyni, a przeładunek odbywa się bez najmniejszych trudności. — Gdynia posiada dzisiaj dostateczny personel techniczny, wyspecjalizowany w manipulacjach bawełną.

W miesiącu sierpniu oddano do użytku olbrzymi hangar na bawełnę o powierzchni 12.000 metrów kwadratowych. Przy hangarze tym wykańcza się obecnie montaż 4 specjalnych dźwigów półportalowych, a w najbliższym czasie będą zmontowane dalsze dźwigi.

W sprawie nieregularnego przybywania ładunków bekonów do Londynu.

W dniu 16 bm. Państwowy Instytut Eksportowy, zwołał konferencję w sprawie nieregularnego przybywania ładunków bekonów do Londynu. Konieczność zwołania powyższej konferencji wyłoniła się na skutek narzekań polskiego przemysłu bekonowego oraz organizacji angielskich brockerów na nieregularność kursowania statków, transportujących polskie bekony do Anglji. Konferencja odbyła się przy udziale przedstawicieli wszystkich zainteresowanych instytucyj. Uchwalono szereg decyzyj, które mają za zadanie normowanie sprawy regularnego dostarczania bekonów i ustalono, że statki „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego" i „Polskiej Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej" będą odchodziły punktualnie każdego czwartku o godzinie 22-giej. W interesie eksporterów bekonów leży więc ścisłe przestrzeganie oznaczonych terminów rozpoczęcia załadunku, w przeciwnym razie narażeni zostaną na przetrzymywanie spóźnionych ładunków przez cały tydzień w gdyńskiej chłodni portowej, co wpłynęłoby ujemnie na jakość bekonów, a przytem naraziłoby eksporterów na dodatkowe koszty. Uchwały jakie na tej konferencji zapadły, posiadają doniosłe znaczenie dla eksportu polskich bekonów na rynek angielski, zwłaszcza w chwili obecnej, kiedy oczekiwać należy rezultatów uchwał konferencji, jaka się rozpoczęła w Ottawie.

Dotychczas nie podlega jeszcze import bekonu w Anglji żadnej reglamentacji, jednak liczyć się trzeba z możliwością, że konferencja Ottawska wprowadzi pewne ograniczenia w przywozie tego produktu. W interesie więc naszym leży, abyśmy nie tylko mieli na względzie standaryzację i selekcję bekonów, lecz równocześnie należy dołożyć wszelkich starań, aby dostawa była punktualna. Z powyższego wynika, że dla utrzymania naszej pozycji na angielskim rynku bekonowym konferencja warszawska i jej uchwały mają pierwszorzędne znaczenie, tembardziej, że ostatnio dzięki racjonalnej selekcji bekonów gotowych, dokonywanej przez bekoniarnie, bekon polski zjednał sobie konsumentów, których ilość zwiększa się coraz bardziej.

KRONIKA GDYŃSKA

P. T. T. O.

8 września oczekuje się w Gdyni przybycia statku „Pułaski" z linji Gdynia—Ameryka. Statek opuścił New York 27 sierpnia, Halifax 29 sierpnia. Na statku znajduje się polska drużyna olimpijska, wracająca z igrzysk olimpijskich. W New Yorku „Pułaski" zabrał ogółem 553 pasażerów, 901 worków poczty i 118 ton drobnicy, z Halifaxu zaś 90 pasażerów, z tego do Moskwy 17, do Węgier 3, do Czechosłowacji 3 i do Rumunji 3, oraz 2 tony homarów, przeznaczonych dla Kopenhagi, 7 ton drobnicy i 48 worków poczty, z tego 1 worek dla Kopenhagi.

Należy nadmienić, że w porównaniu z rokiem ubiegłym, frekwencja na tej linji stale wzrasta, co szczególnie na daleko posuniętą porę godne jest podkreślenia.

„ŻEGLUGA POLSKA".

W ostatnich dniach zawarło towarzystwo okrętowe „Żegluga Polska" S. A. w Gdyni kontrakt z Dyrekcją Lasów Państwowych na przewóz ca 100.000 metrtów sześciennych kopalniaków do Anglji. W związku z tym kontraktem Towarzystwo mogło uruchomić S/S Niemen, który od pewnego czasu stał w porcie gdyńskim bezczynny. Linje regularne „żeglugi" rozwijają się w sposób zadawalniający. W ostatnim czasie na linji Gdynia—Rotterdam—Antwerpja przewożono głównie tarcicę, zboże luzem i sól w workach, przywożono zaś do Gdyni głównie ziarna kakaowe, kawę, śledzie i inne towary.

Na linji Gdynia—Tallinn—Wyborg—Helsingfors ruch był również całkiem zadawalniający, przewożono głównie do Gdyni i Gdańska masło i papier, wywożono zaś sól i sodę.

POLSKAROB.

Statki Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) wywiozły przez Gdynię w miesiącu sierpniu 48.606 ton węgla. Statki Towarzystwa „Robur III", „Robur IV", „Robur V" i „Robur VI" odbyły razem 17 podróży, zawijając do następujących portów: Malmö, Linhamn, Södertälje, Sztokholm, Norrköping, Gefle, Oxölösund, Oslo, Göteborg i Slemmestad.

Do Szwecji statki przewiozły 36.000 ton, do Norwegji 11.930 ton węgla. Pod względem ilości przeładunku miesiąc sierpień był rekordowym.

POL-BRIT.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego w Gdyni wywiozły w miesiącu sierpniu 5.724 ton towarów z tego 4.790 ton przez Gdynię, 934 tony przez Gdańsk.

Na ładunek złożyły się następujące towary: bekony i szynki 3.299 ton, jaja 780 ton, mąka 20 ton, pomidory 5 ton, manufaktura 30 ton, drzewo 1.119 ton, klepki 108 ton, dykta 36 ton, parafina 103 tony, buty gumowe 46 ton, blacha cynkowa 56 ton, celuloza 110 ton, różne 12 ton.

IMPORT BAWEŁNY.

Dnia 28 sierpnia o godzinie 18-tej zawinął do portu gdyńskiego M/S Tralleholm, należący do Gulf—Gdynia Line. Statek przywiózł

8.013 balotów bawełny bezpośrednio z Ameryki Północnej. Jest to pierwszy tak znaczny ładunek bawełny, przychodzący do Gdyni bezpośrednio z Ameryki, z pominięciem Bremy. Bawełna zostanie wyładowana do nowego magazynu bawełnianego, który został oddany do użytku w miesiącu sierpniu.

Powierzchnia użytkowa magazynu wynosi 12.000 m^2. Cała przestrzeń stanowi jedną wielką halę. Zasadniczem przeznaczeniem hangaru jest manipulacja i składowanie bawełny.

WAŻNIEJSZE PRZEŁADUNKI PORTOWE.

W połowie miesiąca sierpnia wyszło przez port gdyński na statku „Argo" 3000 ton siarczanu amonu do Hiszpanji.

S/S „Wilno" zabrał ca 2.800 ton soli potasowych do Holandji. Dla portu gdyńskiego przyszło w miesiącu sierpniu ca 9.000 ton tomasyny, z tego 8.500 ton z Belgji, a 500 ton z Niemiec.

W sierpniu przeszło przez Gdynię ogółem 3.280 ton rudy żelaznej ze Szwecji. Ruda ta została wysłana głównie do Chorzowa, Nowego Bytomia i Hajduk.

Wywieziono przez port gdyński do Ameryki w miesiącu sierpniu 1.688 sztandartów tarcicy i 900 sążni słupów.

STRAJK ROBOTNIKÓW PORTOWYCH.

W związku ze strajkiem w porcie gdyńskim, który powstał w dniu 29 sierpnia, uchwaliło zebranie wszystkich firm portowych, zrzeszonych w Radzie Interesantów Portu w Gdyni, na posiedzeniu doraźnie zwołanem w lokalu firmy „Polskarob", powołać do życia Komitet Samopomocy Portu Gdyńskiego. Biura Komitetu mieszczą się w hangarze długoterminowym Nr. 5 na nadbrzeżu Polskiem. Dyżur w biurze komitetu trwa bez przerwy przez całą dobę. Nr. telefonu 14-38.

Komitet Samopomocy Portu Gdyńskiego zawiadomił zainteresowane firmy o powziętych uchwałach zmierzających do uruchomienia pracy w porcie. Zwrócono się do Komisarjatu Rządu z żądaniem: opróżnienia portu z elementu strejkującego, zabezpieczenia terenu przy Urzędzie Pośrednictwa Pracy od elementów przeszkadzających chętnym do pracy, udzielenia odpowiedniej ochrony samochodom, przewożącym robotników do pracy, udzielenia ochrony przy hangarze Nr. 5, gdzie urzęduje biuro Komitetu i gdzie robotnicy chętni do pracy, mają się zbierać, oraz udzielenia ochrony robotnikom, wykonującym pracę w porcie.

OBSŁUGA IMPORTU OWOCóW.

W najbliższym czasie Urząd Morski ma zamiar przystąpić do pracy nad założeniem ogrzewania w magazynie portowym Nr. 3. Magazyn ten ma służyć specjalnie do przechowywania owoców w porze chłodnej.

WIADOMOŚCI MORSKIE

MIĘDZYNARODOWA KOMISJA MORSKA.

Biuro Międzynarodowej Komisji Morskiej w porozumieniu z związkami morskiemi poszczególnych państw, postanowiło zwołać następną konferencję Komisji w Oslo w roku 1933. — Podkomisja zbierze się w listopadzie w Antwerpji, w celu omówienia pewnych spraw prawnych w dziedzinie żeglugi morskiej.

DALSZY SPADEK STAWEK FRACHTOWYCH.

Według danych angielskiej Izby Morskiej wskaźnik liczbowy frachtów obniżył się w miesiącu lipcu o 9.1%. — Należy zaznaczyć, że w porównaniu z rokiem poprzednim oznacza to spadek o przeszło 33%.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ ŚWIATOWY.

Według statystyk sporządzonych pod koniec miesiąca czerwca, było unieruchomionych w świecie ca 13 miljonów ton statków, z tego przypada na:

	a)		b)
Anglję	2.750.000	ton	14%
Stany Zjednoczone	3.211.000	„	24%
Niemcy	1.320.000	„	31%
Norwegję	870.000	„	21%
Francję	1.006.000	„	28%
Holandję	595.000	„	19%
Włochy	586.000	„	18%
Japonję	352.000	„	8%
Szwecję	191.000	„	11%
Danję	234.000	„	20%
Hiszpanję	138.000	„	11%
inne państwa	1.784.000	„	19%
	13.037.000	ton	19%

a) tonaż unieruchomiony,
b) procent unieruchomionego tonażu narodowego.

UNIERUCHOMIONE STATKI TANKOWE (CYSTERNY).

Według ostatnich oficjalnych statystyk było bezczynnych w połowie sierpnia br. około 393 statków tankowych o pojemności ca 3.750.000 ton brutto, co oznacza wzrost bezczynnego tonażu o 600.000 t w porównaniu z miesiącem styczniem bieżącego roku.

INTERWENCJA RZĄDU NIEMIECKIEGO W FLOCIE HANDLOWEJ

Należy się spodziewać, że już z początkiem września dojdzie do ostatecznego porozumienia między rządem niemieckim a najważniejszemi niemieckiemi towarzystwami okrętowemi, odnośnie do zburzenia około 400.000 ton statków. Z tego tonażu należy do towarzystwa Norddeutscher Lloyd 100.000 ton, do Hamburg Amerika Linie 100.000 ton, do Hansa Linie 30.000 ton, pozostałe zaś 170.000 ton do mniejszych towarzystw. Jako odszkodowanie rząd niemiecki ma zamiar wypłacić zainteresowanym linjom okrętowym około 12 miljonów RM. Jak z powyższego wynika, towarzystwa okrętowe otrzymają ca 2 funty szterlingów od zdemontowej tony. Podobne postawienie sprawy jest b. korzystne dla armatorów niemieckich, biorąc pod uwagę, że obecnie cena od zdemontowanej tony waha się od 10 do 15 szylingów angielskich.

RUCH STATKÓW W BREMIE.

W miesiącu lipcu przeszło przez port bremeński około 675.000 ton statków, podczas gdy w czerwcu ruch statków wynosił ca 637.000 t, w porównaniu jednak z lipcem ubiegłego roku ruch zmniejszył się o ca 38.000 ton, t. j. spadł o 13% w ciągu pierwszych siedmiu miesięcy br.; weszło do portu bremeńskiego ca 4.500.000 ton, to jest około 600.000 ton mniej niż roku ubiegłego.

RUCH STATKÓW W SZCZECINIE.

W lipcu zawinęło do portu szczecińskiego 372 statków o pojemności 526.737 metr. kubicznych, opuściło zaś port 362 statki o pojemności 505.903 metr. kubicznych. W imporcie było ca 284.000 ton, a w eksporcie 73.000 ton towarów. W porcie szczecińskim znajduje się obecnie unieruchomionych 96 statków o pojemności ca 106.000 ton brutto.

BEZCZYNNY TONAŻ FRANCUSKI.

Ze statystyki sporządzonej przez Francuskie Ministerstwo Marynarki wynika, że pod koniec lipca było unieruchomionych około 983.400 ton francuskich statków. W tem było 25 wielkich statków pasażerskich o pojemności ca 167.000 ton, 210 okrętów towarowych i średnich pasażerskich o pojemności 790.000 ton, reszta stanowiły statki żaglowe, barki i inne.

SUBSYDJUM RZĄDU FRANCUSKIEGO DLA MARYNARKI HANDLOWEJ.

Według wiadomości prasy zagranicznej rząd francuski dla podtrzymania na przestrzeni St. Nazaire — Colon i Havre — Bordeaux — Colon udzielił okrętowemu „Cie. Générale Transatlantique“ subsydjum ca 14.228.000 franków francuskich, włączając już opłatę za przewóz poczty na tej linji.

OTWARCIE NOWEGO KANAŁU METZ—THIONVILLE.

Dnia 14 sierpnia br. nastąpiło otwarcie kanału wzdłuż Mozy (Moselle) między Metz'em a Thionville. Nowy kanał wybudowano w ciągu trzech lat kosztem ca 200 miljonów franków francuskich. Budowa ta ma bardzo wielkie znaczenie gospodarcze, ponieważ kanał ten złączył przedewszystkiem wielki okręg przemysłowy Metzu, Knutange, Hayange i Uckange i stworzył doskonałe połączenie między tym okręgiem, a morzem przez kanał „Marna—Ren" i port strasburski. Obecnie przewóz węgla z Zagłębia Ruhry do Uckange przez nowy kanał będzie się kalkulował o 24 fr. franc. na tonie taniej niż drogą żelazną. Według oświadczenia francuskiego Ministra Robót Publicznych, kanał ten pozwoli zaoszczędzić na kosztach przewozu węgla około 18 miljonów franków francuskich rocznie.

RUCH W PORTACH WŁOSKICH.

W ciągu pierwszych sześciu miesięcy bieżącego roku przeszło przez porty włoskie ca 15.000.000 ton towarów, podczas gdy w tym samym okresie roku ubiegłego przeszło około 16.500.000 ton. Spadek frekwencji okrętów wynosi 7,5%.

RUCH STATKÓW W OSLO.

W drugim kwartale roku bieżącego przeszło przez port w Oslo, włączając żeglugę przybrzeżną 5.345 statków o pojemności 1.925.000 ton brutto, podczas gdy w pierwszym kwartale ruch ten wynosił 4.513 statków o pojemności 1.769.000 ton brutto.

W czasie od 1 lipca ub. roku do 30 czerwca, przeszło przez port w Oslo 22.140 statków o pojemności 7.547.000 ton brutto. W poprzednich dwunastu miesiącach odwiedziło port 22.107 statków o pojemności 7.547.000 ton brutto.

INTERWENCJA RZĄDU JAPOŃSKIEGO W FLOCIE HANDLOWEJ.

Związek armatorów japońskich domaga się od rządu pomocy, w formie udzielenia subsydjum na rozbiórkę pewnej ilości tonażu japońskiego, aby w ten sposób na wzór Niemców i Włochów przeciwstawić się obecnej depresji w żegludze morskiej. Związek domaga się subsydjum w wysokości 5—10 miljonów Yen, t. j. 10—20 Yen od tony zdemontowanej. W ten sposób Związek przypuszcza, że będzie można zdemontować ca 500—600.000 ton statków, liczących powyżej 25 lat. Jest również możliwe, że rząd udzieli ponadto w formie subsudjum 20—30 Yen od tony tym armatorom, którzy wybudują nowe statki w wysokości 50% tonażu zdemontowanego. — To drugie subsydjum rząd ma udzielić w celu zachęcenia armatorów do budowy nowych statków i w ten sposób położyć do pewnego stopnia kres bezrobociu w stoczniach.

Jeżeli parlament japoński zgodzi się na udzielenie subsydjum dla zdemontowania ca 500—600.000 ton to z pewnością zostanie wprowadzony zakaz importu do Japonji statków obcych, przeznaczonych na rozbiórkę.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA – GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia u. Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Poseidon z Gdyni 30. VIII. — z Gdańska 3. IX.
S/S Cieszyn z Gdyni 6. IX. — z Gdańska 10. IX.
S/S Poseidon z Gdyni 13. IX. — z Gdańska 16. IX.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Tczew — 30. VIII. z Gdyni — 3. IX. z Gdańska
S/S Śląsk — 6. IX. z Gdyni — 9 IX. z Gdańska
S/S Tczew — 13. IX. z Gdyni — 16. IX. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Forelle 1. IX. z Gdyni — 3. IX. z Gdańska
S/S Fortuna 5. IX. z Gdyni — 7. IX. z Gdańska
S/S Phoebus 8. IX. z Gdyni — 10. IX. z Gdańska
S/S Ibis 12. IX. z Gdyni — 14. IX. z Gdańska

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Śląsk 6. IX. z Gdyni — 9. IX. z Gdańska
S/S Cieszyn 20. IX. z Gdyni — 23. IX. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Forelle 1. IX. z Gdyni — 3. IX. z Gdańska
S/S Ibis 12. IX. z Gdyni — 14. IX. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Sylt 30. VIII. z Gdyni — 3. IX. z Gdańska
S/S Lothar 6. IX. z Gdyni — 10. IX. z Gdańska
S/S Indals Elfven 13. IX. z Gdyni — 17. IX. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia.

S/S Najade 29. VIII. z Gdyni — 3. IX. z Gdańska
S/S Merkur 5. IX. z Gdyni — 10. IX. z Gdańska
S/S Fortuna 12. IX. z Gdyni — 17. IX. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Warszawa 14. IX. z Gdańska — 15. IX. z Gdyni
S/S Warszawa 28. IX. z Gdańska — 29. IX. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

S/S Baltonia 6. IX. z Gdańska — 8. IX. z Gdyni
S/S Baltonia 20. IX. z Gdańska — 22. IX. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Lublin 7. IX. z Gdańska — 8. IX. z Gdyni
S/S Lwów 14. IX. z Gdańska — 15. IX. z Gdyni
S/S Lublin 21. IX. z Gdańska — 22. IX. z Gdyni
S/S Lwów 28. IX. z Gdańska 29. IX. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Svenholm około (about) 3. IX. z Gdańska
Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8 — 10 dni
Steamer loads at Gdynia for West England about every 8 — 10 days.

Do portów francuskich — (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Skjold około about 13. IX. z Gdańska
S/S Seine około about 27. IX. z Gdańska
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8 — 10 dni
Notice: Steamer loads at Gdynia for France about every 8 — 10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio norweskich portów (West-Norway Ports).
Do Gothenburga i zachodnio-szwedzkich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Jacobsen 6. IX. z Gdańska — 7. IX. z Gdyni
S/S Ursa 21. IX. z Gdańska — 26. IX. z Gdyni

Do Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona) — Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.
S/S Borgholm 17. IX. z Gdańska — 17. IX. z Gdyni
S/S Borgholm 24. IX. z Gdańska — 24. IX. z Gdyni

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów
Oslo and East-Norway Ports

Bergenske Baltic Transports Ltd.
S/S Akershus 12. IX. z Gdańska — 16. IX. z Gdyni

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów.
(Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Morocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.
S/S Porto 7. IX. z Gdańska

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Śródziemnego.
(Algeria — Egypt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.
M/S Erland 12. IX. z Gdyni — 12. IX. z Gdańska
M/S Nordland 23. IX. z Gdyni — 22. IX. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo
(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo).

Bergenske Baltic Transports Ltd.
S/S Mensuria ca 20—25. IX. z Gdańska

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
S/S Equator 1. IX. z Gdańska

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line
S/S Scanmail z Gdyni ca 13. IX.
S/S Scanstates z Gdyni ca 27. IX.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

S/S Pułaski z Gdyni 14. IX.
S/S Pułaski z Gdyni 19. IX.
S/S Pułaski z Gdyni 23. IX.

PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia.

S/S Scanstates 16. IX.

Linja Gdynia—Ameryka

S/S Pułaski 8. IX.
S/S Polonja 26. IX.
S/S Pułaski 13. X.
S/S Pułaski 16. XI.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Indals Elfven z Hamburga 10. IX. przyjazd do Gdyni 13. IX.
S/S Lothar z Hamburga 3. IX. przyjazd do Gdyni 6. IX.
S/S Guether Russ z Hamburga 17. IX. przyjazd do Gdyni 20. IX.
S/S Vieta z Hamburga 24. IX. przyjazd do Gdyni 27. IX.
S/S Lothar z Hamburga 1. X. przyjazd do Gdyni 4. X.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — S/S Tczew 9. IX.
z Rotterdamu — S/S Śląsk 16. IX.
z Rotterdamu — S/S Cieszyn 2. IX.
z Rotterdamu — S/S Tczew 23. IX.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — S/S Śląsk 14. IX.
z Antwerpji — S/S Cieszyn 28. IX.
z Antwerpji — S/S Śląsk 12. X.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — S/S Ibis 3. IX. przyjazd do Gdyni 12. IX.
z Antwerpji — S/S Forelle 15. IX. przyjazd do Gdyni 22. IX.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu S/S Warszawa 8. IX. — przyjazd do Gdańska 11. IX.
z Londynu S/S Warszawa 22. IX. — przyjazd do Gdańska 25. IX.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
S/S Baltonia 4. IX.	S/S Baltonia 6. IX.
S/S Baltonia 18. IX.	S/S Baltonia 20. IX.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull S/S Lublin 1. IX. — przyjazd do Gdańska 4. IX.
z Hull S/S Lwów 8. IX. — przyjazd do Gdańska 11. IX.
z Hull S/S Lublin 15. IX. — przyjazd do Gdańska 18. IX.

Tallin (Reval) — Viborg — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk (Danzig).

„Żegluga Polska" S. A. — Finska Angfartygs A. B.

Z Tallinna from Tallinn	z Wyborga from Viborg	z Helsingforsu from Helsingfors
S/S Śląsk 30. VIII.	S/S Śląsk 1. IX.	S/S Poseidon 3. IX.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia.
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux — La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
S/S Seine — około — about 9/10. IX.	S/S Tiber — około — about 1/3. IX.
S/S Tiber — około — about 26/27. IX.	S/S Skjold — około — about 14/16. IX.

Manchester — Liverpol — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd

ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
S/S Hjortholm 22/23. VIII	S/S Hjortholm 24/31. VIII.	S/S Hjortholm 2/3. IX.
S/S Knud 1/2. IX.	S/S Knud 5/12. IX.	S/S Knud 14/15. IX.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon about	from Oporto	at Copenhagen and Gdynia about
S/S Algarve 2. IX.	4. IX.	11. IX.
S/S Tula 16. IX.	18. IX.	25. IX.
S/S Minsh 30. IX.	2. X.	9. X.

Morze Śródziemne — Gdynia — Gdańsk
Mediterranean Sea — Gdynia — Danzig

z Hiszpanji — from Spain

S/S Algarve Tarragona 23. VIII.
Valencia 24. VIII.
Almeria 26. VIII.
Malaga 27. VIII.
Cadix 28. VIII.
Gdynia 7. IX.

S/S Tula Tarragona 8. IX.
Valencia 9. IX.
Almeria 12. IX.
Malaga 13. IX.
Cadix 14. IX.
Gdynia 25. IX.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par Caledonia
Catania ca 7/9
Messina ca 6/9
Palermo ca 8/9

par Gallia
Catania ca 13/9
Messina ca 14/9
Palermo ca 15/9

par Scandinavia
Catania ca 25/9
Messina ca 26/9
Palermo ca 27/9

par Iberia
Barcellona ca 14/9
Tarragona ca 15/9
Valencia ca 16/9
Alicante ca 17/9
Almeria ca 18/9
Cartegena ca 19/9

par Mansuria
Tarragona ca 19/9
Valencia ca 20/9
Alicante ca 21/9
Almeria ca 22/9
Cartagena ca 23/9

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Tortugas ładuje w New Orleans 8. IX.
loads at New Orleans, Galveston (Houston) 15. IX.
M/S Toledo ładuje w New Orleans 7. IX.
loads at New Orleans, Galveston (Houston) 24. IX.
M/S Stureholm ładuje w New Orleans 28. IX.
loads at New Orleans, Galveston (Houston) 5. X.

Nowy Orlean — Galveston — Gdynia
New Orleans — Galveston (Houston) — Gdynia

S/S Georgja w połowie września — about middle of September
S/S Ivar w pierwszej połowie października — first half of October

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Bore VIII. — ładuje w Buenos Aires w końcu sierpnia na początku września — loads at Buenos Aires end of August beginning of September
S/S Herakles ładuje w Buenos Aires w końcu września w początku października — loads at Buenos Aires end of September beginning of October.

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

S/S Bore VIII. ładuje w połowie września — loads in the Half of September
S/S Herakles ładuje w połowie października — loads in the Half of October

Lewant — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Gotland ładuje w pierwszej połowie września — loads beginning of September.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

SPRAWA PRZYWOZU BEKONÓW DO ANGLJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości, że statki przewożące bekony oraz inne artykuły szybkopsujące się z Gdyni do Anglji, odchodzą począwszy od dnia 18 sierpnia br. punktualnie każdego czwartku o godzinie 22-tej i że wszystkie towary, które w określonych terminach, nie będą podstawione do naładunku na okręty — będą odtąd pozostawiane w porcie gdyńskim i składane w chłodni portowej, celem załadowania w następnym tygodniu.

Wobec tego winni eksporterzy we własnym interesie w ten sposób ładować swój towar do Gdyni, aby nie narazić się na jego pozostawienie w porcie gdyńskim na przeciąg jednego tygodnia.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Oficjalne notowania bekonów na giełdzie londyńskiej w dniu 19 sierpnia rb. pozostały bez zmiany, w porównaniu z poprzednim tygodniem.

Notowano w sh. za 1 cwt.:

za bekon angielski	82—96
za bekon irlandzki	73—88
za bekon kanadyjski	60—64
za bekon duński	66—68
za bekon holenderski	51—58
za bekon łotewski	56—58
za bekon litewski	53—58
za bekon **polski**	**52—57**
za bekon szwedzki	65—66

Dowozy do Londynu w tygodniu poprzednim wyniosły 72.882 cwt. z czego na Danję przypada 33.130 cwt.; na Szwecję 5.930; na **Polskę** 13.928; na Holandję 9.100; i na Litwę 8.205.

Ubój duński za czas od 12-go do 19-go sierpnia rb. wynosił 116.922 sztuk; szwedzki 7.795; holenderski ca 19.000; litewski 3.260. Ubój polski za czas od 15 do 20 sierpnia b. r. wynosił 22.105 sztuk, co w porównaniu z tygodniem poprzednim, wykazuje spadek o ca 2400 sztuk. Z Polski wysłano do Anglji w dniu 10 sierpnia rb. 9.605 balotów, z których 7.235 bal. dostarczono do Londynu. Zapotrzebowanie bekonów i szynek na rynku angielskim było w tygodniu sprawozdawczym ożywione przy mocniejszej tendencji. Dowozy duże, całkowicie pokrywają zapotrzebowanie. Duński bekon cieszył się dobrym popytem, podobnie i bekon polski.

Ostatnie notowania na giełdzie londyńskiej z dnia 25. bm. nie wykazywały również żadnych odchyleń. Ceny bekonów nie uległy zmianom.

EKSPORT KONI DO SZWAJCARJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni donosi, że bawiący obecnie w Warszawie attaché handlowy przy Poselstwie R. P. w Bernie zwraca uwagę na zbliżający się okres importu koni do Szwajcarji.

Najbardziej ożywione transakcje koni obcego pochodzenia odbywają się począwszy od sierpnia. Podług opinji pana attaché handlowego dotychczas eksport koni polskich do Szwajcarji odbywał się nieudolnie, ze względu na niewłaściwą kwalifikację koni. Szwajcarja mianowicie poszukuje koni silnej budowy i typu ciężkiego, natomiast to co u nas uważane jest za materjał najlepszy, t. j. konie lekkie, Szwajcarja traktuje jako materjał drugiej a nawet trzeciej kategorji.

Zdaniem pana Radcy Skowrońskiego należałoby towar wysłany do Szwajcarji poddawać możliwie skrupulatnej ocenie fachowej (np. przez organa weterynaryjne, przeprowadzające badanie zwierząt wywożonych zagranicę), aby tem samem uniknąć wysyłania towaru nieodpowiedniego.

OKÓLNIK W SPRAWIE OPŁAT CELNYCH PRZY STOSOWANIU ULG CELNYCH.

Ministerstwo Skarbu wydało w dniu 23. 6. 1932 r. okólnik L. D. IV. 14165/3/32 w sprawie wymierzania należności celnych przy zastosowaniu ulg celnych. Okólnik wydany został ze względu na wątpliwości, powstałe w związku z wymierzaniem należności celnych przy zastosowaniu ulg celnych, udzielanych na pewien okres czasu. Okólnik wyjaśnia, że ulgi powyższe stosować należy, gdy towar zostaje zadeklarowany do odprawy celnej w okresie jej ważności, a należności ulgowe zostaną uiszczone w ciągu 14-tu dni, po dniu ustalenia przez Urząd Celny wyniku rewizji celnej.

O ile strona uiszcza cło po upływie 14-to dniowego terminu — a w międzyczasie ulga celna wygasła, to należności celne, wymierzone być mają według stawek autonomicznych, w wypadkach natomiast niewygaśnięcia ulgi celnej, strona nie traci do niej prawa aż do momentu terminu jej ważności, określonego we właściwem pozwoleniu Ministerstwa Skarbu względnie w rozporządzeniu ogólnem, stanowiącem podstawę stosowania ulgi.

Nie jest przytem wykluczona możność zastosowania rygoru z mocy § 48 rozporządzenia o postępowaniu celnem (Dz. U. R. P. Nr. 33 z roku 1930 — poz. 276) o sprzedaży z publicznej licytacji towaru, od którego nie uiszczono należności celnych w przepisanym terminie.

Postanowienia okólnika powyższego odnoszą się również do towarów podlegających ocleniu według zniżek konwencyjnych, obowiązujących w pewnych okresach czasu.

KOMUNIKATY

W SPRAWIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH NA IV. KWARTAŁ B. R.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości, że podania o przywóz towarów zakazanych do przywozu na IV-ty kwartał b. r. należy składać do tutejszej Izby Przemysłowo-Handlowej, najpóźniej do dnia 27 września br. Podania winne być wnoszone na przepisowych formularzach, które są do nabycia w Izbie względnie w Przedstawicielstwach Izby w Grudziądzu i Toruniu.

Firmy, mające swą siedzibę w Grudziądzu, mogą składać odnośne podania za pośrednictwem Przedstawicielstwa Izby w Grudziądzu mające zaś swą siedzibę w Toruniu — za pośrednictwem Przedstawicielstwa Izby w Toruniu.

Podania należy składać w 2 równobrzmiących egzemplarzach z ewentualnem dołączeniem doń faktury względnie faktury proforma oraz uwierzytelnionego przez Izbę względnie Przedstawicielstwo Izby lub notarjusza odpisu świadectwa przemysłowego na rok 1932, o ile odpis tego nie był dołączony do podań w I., II. lub III. kwartale. Do podań o przywóz towarów z Austrji musi być dołączona faktura, poświadczona przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerium für Handel u. Verkehr), zaś do podań o przywóz towarów z Czechosłowacji należy dołączyć fakturę, poświadczoną przez Czechosłowackie Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Pradze lub jego ekspozytury w Bratislavie lub Uzhorowie.

Podania winne być zaopatrzone w znaczek stemplowy za 5,— zł., a załączniki każdy (z wyjątkiem kopji podania) w znaczek za 50 gr. Opłatę administracyjną, która zależna jest od wartości przywożonych towarów należy wpłacić do Kasy Izby względnie na konto Izby w P. K. O. Nr. 204.415.

Izba nadmienia, że podania, które wpłyną do Izby po upływie powyższego terminu nie będą rozpatrywane przy zasadniczym podziale kontyngentów lecz dopiero przy podziale rezerw, które mogą okazać się bardzo nikłemi.

W końcu zaznacza się, że rozporządzeniem z dnia 28 lipca b. r. (Dz. U. R. P. Nr. 66, z dnia 2. VIII. 1932 r. poz. 620), zostały podwyższone opłaty manipulacyjne, pobierane od pozwoleń przywozowych, a mianowicie z 6 promille do 1% wartości szacunkowej towaru, ustalonej przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Rozporządzenie to weszło w życie trzeciego dnia po ogłoszeniu.

SPRAWA ROZDAWNICTWA DOSTAW I ROBÓT PUBLICZNYCH.

Obecnie opracowuje się projekt ustawy ramowej, która będzie miała na celu uregulowanie spraw dostaw i robót publicznych. Równolegle z przygotowaniem tej ustawy, opracowuje się rozporządzenie wykonawcze, według którego w poszczególnych resortach miałyby być wydane dalsze rozporządzenia, regulujące sprawę udzielania zamówień przez Skarb Państwa i instytucje publiczne zgodnie ze szczególnemi warunkami danego resortu.

OKÓLNIK O PODATKU PRZEMYSŁOWYM.

Ministerstwo Skarbu wystosowało okólnik do Izb Skarbowych, z którego wynika, że poczynając od pierwszego stycznia br. ulgowe stawki podatkowe, o ile chodzi o przedsiębiorstwa handlowe, sprzedające towary przerobione w obcem przedsiębiorstwie, mogą mieć zastosowanie wyłącznie do obrotów, uzyskanych ze sprzedaży towarów bez przerobu. W innym wypadku przy sprzedaży towarów obcych, obowiązuje stawka 2% obrotu.

W myśl powyższego mają być obliczone również zaliczki na podatek przemysłowy od obrotu na rok 1932.

KONTYNGENTY MASŁA POLSKIEGO DLA BELGJI.

Zgodnie z zawiadomieniem Radcy Handlowego przy Poselstwie R. P. w Brukseli, rząd belgijski przejął na stałe rozdział kontyngentów przywozowych masła do Belgji. Wobec powyższego uchwały Wywozowej Komisji Rozdzielczej co do rozdziału tego kontyngentu stały się bezprzedmiotowe.

Dla informacji Izba Przemysłowo-Handlowa zaznacza, że kontyngent sierpniowy miał odpowiadać przeciętnemu miesięcznemu kontyngentowi ubiegłego kwartału, natomiast belgijskie Ministerstwo Rolnictwa przewiduje podwyższenie kontyngentu począwszy od 1 września.

ZWYŻKA CEN HURTOWYCH I AKCYJ NA RYNKACH ŚWIATOWYCH.

Wskaźnik cen hurtowych uległ w ciągu ostatniego tygodnia dalszej zwyżce. I tak we Francji wskaźnik podniósł się z 70.6 na 71.5, w Anglji z 65.4 na 65.9, we Włoszech z 60.5 na 60.8, w Niemczech z 69.5 na 69.6.

Również kursy akcyj objawiły tendencje zwyżkowe. Giełda paryska notuje wzrost o 2.9%, berlińska o 7,3%, londyńska 0.5%, New Yorska o 1.3%.

NOWA POLSKA PLACÓWKA HANDLOWA W KURYTYBIE.

W dniu 30 czerwca br. została założona firma „Comp. Comercial Polono-Brazileira" S. A. w Kurytybie. Celem nowego przedsiębiorstwa jest przedewszystkiem zapoczątkowanie na szerszą skalę racjonalnie ujętej bezpośredniej wymiany towarowej między Brazylją a Polską.

Bliższych informacyj o nowem przedsiębiorstwie udzieli biuro Izby.

TARGI — WYSTAWY.

Dnia 28. sierpnia br. nastąpiło otwarcie III. Wielkich Targów Rówieńskich (Wołyń)

W czasie od 17—27 września br. odbędzie się, z okazji 10-lecia istnienia Izby Rzemieślniczej Województwa Śląskiego w Katowicach, Wystawa Rzemieślniczo-Przemysłowa. Bliższych informacyj o wystawie udziela Izba Rzemieślnicza w Katowicach.

Dnia 4 września br. nastąpi otwarcie XXV. Międzynarodowych Targów Praskich. Targi będą trwać do 11. września. Na targach będzie reprezentowanych 16 grup przemysłowych.

NOTOWANIA KUPCÓW ZBOŻOWYCH W TORUNIU z 29. VIII. 32.

Ceny rozumieją się za 100 kg. franco stacja załadowania na Pomorzu za otręby franco stacja odbiorcza.

pszenica dworska	25,00 — 26.00
pszenica targowa	24.00 — 25,00
żyto	15,00 — 15.50
jęczmien dworski 115/15 ft.	16,00 — 17,00
jęczmień targowy	15.25 — 15.75
owies	14,00
otręby pszenne	10,50 — 11,00
otręby żytnie	10,75 — 11,25

Ogólne usposobienie spokojne.

SPRAWOZDANIE ROCZNE IZBY.

Z druku wyszło Sprawozdanie roczne Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni za rok 1931. Rocznik ten zawiera sprawozdanie o sytuacji gospodarczej na Pomorzu, z działalności portu gdyńskiego i żeglugi morskiej oraz sprawozdane z działalności Izby.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły jak również dokładne adresy odnośnych firm poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, jak również firmom z poza okręgu Izby (Pomorze) udziela się informacyj po nadesłaniu 1,— zł na koszta pocztowe.

211. Pewna firma w Frankfurcie n/M. interesuje sie importem z Polski wszelkich artykułów rolnych oraz wszelkich owoców. Firma ta pragnie występować w roli komisjonera.
212. Firma włoska w Medjolanie pragnie wejść w kontakt handlowy z importerami urządzeń do śpichlerzy, młynów i cegielń.
213. Pewna fabryka belgijska w Brukseli wytwarzająca aparaty i elektrody do spawania łukami elektrycznemi, ma zamiar oddać swoje przedstawicielstwo na Gdynię i okolicę.
214. Pewna wiedeńska fabryka wyciągów i kas ogniotrwałych pragnie oddać zastępstwo na okręg Izby poważnym przedstawicielom.
215. Firma gdańska mająca przedstawicielstwo pewnej firmy francuskiej na fosfaty, szuka poważnych odbiorców.
216. Firma francuska pragnie wejść w kontakt z eksporterami obrobionych na surowo słupów telegraficznych sosnowych, długości od 8—10 metrów. Zapotrzebowanie roczne tej firmy wynosi ca 4—5000 metrów kubicznych.

Przegląd Prawodawstwa.

1. W Monitorze Polskim z dnia 18 sierpnia 1932 r. ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 25 lipca 1932 r. **o obniżeniu morskiej opłaty portowej od ładunku żelastwa** (złomu). Na podstawie tego rozporządzenia opłatę portową od złomu obniżono do wysokości zł. 0,35 za tonę (1.000 kg.)

2. W Monitorze Polskim z dnia 23 sierpnia 1932 r. ukazał się Okólnik Ministerstwa Skarbu L. D. IV. 17677/3/32, z dnia 12 sierpnia 1932 r. **w sprawie stosowania ceł maksymalnych.** W związku z wątpliwościami powstałemi w niektórych urzędach celnych przy stosowaniu ceł maksymalnych, wymieniony okólnik wyjaśnia co następuje:

   1. Stosownie do § 4 p. „a" rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29 marca 1932 r. w sprawie stosowania ceł maksymalnych („Monitor Polski" Nr. 75, poz. 106, Nr. 81 poz. 114 i Nr. Nr. 103 i 105), nie stosuje się ceł maksymalnych do towarów pochodzenia niemieckiego, objętych listami A. i B. o ile towary te znajdowały się przed 1 kwietnia r. b. w składach urzędowych, kolejowych, pocztowych oraz w składach nieurzędowych, pozostających pod zamknięciem celnem.

      Do towarów tych, gdy chodzi o cła maksymalne, nie ma również zastosowania 14-to dniowy rygor, przewidziany w § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Skarbu o postępowaniu celnem (Dz. U. R. P. Nr. 17, poz. 105 z 1932 r.)

   2. Zgodnie z postanowieniami § 4 pp. „c" i „d" nie należy stosować cła maksymalnego:

      a) do przewożonych przez podróżnych przedmiotów, które nie mogą być zwolnione od cła na podstawie art. 10 p. 11 rozporządzenia o taryfie celnej, pod warunkiem, że przedmioty te nie mają charakteru handlowego oraz, że nie zachodzi podejrzenie iż podróż przedsięwzięto jedynie w celu wprowadzenia przedmiotów z ominięciem cła maksymalnego,

      b) do drobnych ilości towarów, które mieszkańcy pogranicza przywożą do kraju na własny użytek.

   3. Analogicznie do postanowień § 1 okólnika z dnia 24 czerwca 1930 r. L. D. IV. 1141/3/30, nie należy wymagać świadectw pochodzenia w celu niestosowania cła maksymalnego do wzorów i próbek towarów przybywających z krajów traktatowych w drobnych ilościach, jakoteż do towarów, przesyłanych z krajów traktatowych w przesyłkach pocztowych nie mających charakteru handlowego.

   4. Przewidziane w § 2 lit. „a" świadectwa pochodzenia dotyczą świadectw wystawianych przez urzędy celne tylko tych państw, dla których ustalono specjalny wzór świadectwa, zapowiedziany w § 4 p. „c" okólnika L. D. IV. 1141/3/30.

      Wzory takie ustalono dotychczas z następującemi państwami: Anglją, Bułgarją, Danją, Estonją, Francją, Italją, Jugosławją, Norwegją, Szwecją, Szwajcarją.

   5. Gdy chodzi o towary, pochodzące z jednego z państw (poza Rzeszą Niemiecką), które nie zawarło z Polską umowy handlowej oraz w którem niema ani dyplomatycznej ani konsularnej placówki polskiej, świadectwo pochodzenia, stwierdzające pochodzenie towaru nie z Rzeszy Niemieckiej, może być zawizowane przez placówkę polską, akredytowaną w innem, najbliższem miejscu pochodzenia towaru, państwie.

   6. Specjalne opakowania, o ile stanowią towar podlegający cłom maksymalnym, należy clić z zastosowaniem stawek maksymalnych bez względu na to, czy zawarty w nich towar podlega cłu maksymalnemu, czy też nie.

   7. Przy odprawach warunkowych, zabezpieczenie celne od towarów pochodzenia niemieckiego podlegających cłom maksymalnym, należy pobierać w wysokości cła maksymalnego.

   8. Wykaz A. towarów, podlegających cłom maksymalnym sporządzony został na podstawie wykazów towarów wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 czerwca 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 61/1925 poz. 430 i z dnia 11 lipca 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 69/25, poz. 486).

Uwagi do niektórych pozycyj, mogące mieć wpływ na wymiar cła, umieszczono według ówczesnego brzmienia powołanych rozporządzeń Rady Ministrów.

Umieszczone ponadto w wykazie uwagi, mające charakter wyjaśnień taryfikacyjnych, aczkolwiek na wymiar cła bezpośrednio nie wpływają, mają za zadanie podkreślić, że rozporządzenie o cłach maksymalnych, chociaż uważane jest za prawo specjalne, nie zmienia w niczem wskazówek co do taryfikowania towarów.

W związku z powyższem wyjaśnia się przykładowo że:

a) uwagi taryfikacyjne, umieszczone przy objętych cłami maksymalnemi pozycjach: 76, 158, 171, 216, a wskazujące, według jakich poz. tar. c. należy clić towar, trzeba interpretować w ten sposób, że cłu maksymalnemu podlegają odnośne towary tylko wtedy, gdy odpowiedni punkt pozycji, według której uwaga nakazuje clić te towary, objęty jest cłami maksymalnemi,

b) uwaga do poz. 173 t. c. o pobieraniu 40%, względnie 60% dodatku, odnosi się tylko do towarów tej poz. objętych cłami maksymalnemi t. j. do pp. 3, 8 i 11, natomiast towary, objęte innemi punktami tej pozycji, cłu maksymalnemu nie podlegają,

c) objęte cłami maksymalnemi towary z pozycji: 112 pp. 7, 23 i 32; 169 pp. 9 i 11; 172 pp. 1, 2, 3, 4 i 6; 212 pp. 1, 2, 3, 4 i 5 — podlegają opłacie cła maksymalnego łącznie z wagą bezpośredniego opakowania, względnie łącznie z wagą specjalnych puzder, futerałów i t. p., względnie z wagą kartek, do których są przymocowane.

Uprzemysłowienie portu.

„UNION" S. A.

W wykazach rejestru handlowego Sądu Grodzkiego w Gdyni figuruje nowo założona spółka „Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union" S. A." z kapitałem zakładowym 7 miljonów złotych. Spółka założona została dla celów rozbudowy i eksploatacji zakładu olejarskiego w Gdyni przy Nabrzeżu Indyjskiem. Jak wiadomo, zakład olejarski w Gdyni na miejszą skalę wybudowano w roku 1930. Spółka „Union", założona na początku kwietnia roku bieżącego, rozpoczęła prawidłową działalność z dniem 1 sierpnia 1932 roku, a w czasie od marca do kwietnia zakład olejarski rozbudowano do rozmiarów potrójnie większych. Zdolność przetwórcza tego zakładu wynosi obecnie około 60 tysięcy ton przerobu nasion oleistych rocznie. Spółka postawiła sobie za zadanie zastąpienie dotychczasowego przywozu tłuszczów i olejów egzotycznych wytwórczością krajową. Zamiast więc gotowego oleju i tłuszczów roślinnych przywożone będą nasiona oleiste z krajów egzotycznych i zamorskich jak Indje, Afryka, Ameryka Południowa i w Gdyni przerabiane. Pozostanie więc w kraju opłacana dotychczas zagranicznym dostawcom robocizna, opakowanie, przewozy i t. p.

Ze względu na rozmiary transportów, jak również i na pojemność zakładu fabrycznego, który przerabiać będzie tak poważne ilości surowca, jest to dla Gdyni wielka zdobycz. W zakładzie fabrycznym znalazło stałe zatrudnienie około 260 robotników, pozatem dzięki prowadzonym obecnie robotom inwestycyjnym, budowlanym i technicz-

nym, od marca już na terenie zakładów „Union“ zatrudnionych jest przeszło 500 robotników i rzemieślników w dziale budownictwa i maszynowym. Olejarnia jest obecnie bardzo poważnym klijentem naszej żeglugi. Wszystkie statki Żeglugi Polskiej na linji Rotterdam—Gdynia mają poważne transporty surowca dla olejarni. W miarę rozwoju zakładu olejarskiego transporty surowca będą się zwiększały, tak iż nasza flota handlowa będzie miała możność nawiązania bezpośredniego kontaktu z portami odleglejszemi.

Nie bez znaczenia jest również fakt, że zakłady przemysłu olejarskiego w Gdyni odegrać mogą w przyszłości rolę w zaopatrzeniu krajów bałtyckich. Należałoby więc poczynić wszystko, ażeby ekspansję tych zakładów, zwłaszcza w krajach bałtyckich, możliwie ułatwić.